Das Netz

der

badiſchen Staats-Eiſenbahnen

und die

badiſche Nord-Oſt- oder ſogen. Odenwälder Bahn
ein weſentlicher Theil deſſelben.

Von

Adolph Wilckens.

Heidelberg.

Verlag der **Julius Groos**'ſchen Univerſitäts-Buchhandlung.
(Adolph Emmerling.)

1857.

8223.5.C

Digitized by Google

51

Einleitung.

Bekanntlich hat schon ein Gesetz vom 15. November 1856 die Vervollständigung unseres badischen Eisenbahnnetzes angebahnt, und insbesondere hat solches auch die Erbauung einer die badische Staatsbahn unmittelbar mit der bayerischen Westbahn verbindenden Bahn in Aussicht gestellt, nachdem schon Jahre lang zuvor in den betreffenden Landestheilen eine lebhafte Sehnsucht nach einem Schienenweg mit seinen Vortheilen und Segnungen sich kundgegeben hatte.

Oeffentlichen Nachrichten zufolge wird nun die großherzogliche Regierung in ihrer allen Theilen des Landes gleichmäßig zugewendeten Fürsorge dem noch in diesem Jahre zusammentretenden Landtage eine Vorlage machen, durch welche die Ausführung des Projects der Anlage einer Eisenbahn von Heidelberg nach Würzburg sich schon in nächster Zukunft verwirklichen dürfte und damit die Wohlthaten des Eisenbahnverkehrs Landestheilen zu Statten kommen werden, welchen sie gewiß so sehr wie nur irgend anderen zu gönnen sind. Und zwar wird nach jenen Nachrichten die großherzogliche Regierung diese Bahn entweder durch eine Privatgesellschaft ausführen lassen, oder den Bau auf Staatskosten übernehmen.

Da in dem einen wie in dem anderen Falle die großherzogliche Regierung den Zug der Bahnlinie feststellen wird, so dürfen die Bewohner der betreffenden Landestheile und insbesondere auch des Baulandes sowie des Taubergrundes ruhig und vertrauensvoll

Digitized by Google

dieſer Beſtimmung entgegenſehen. Denn unſere Staatsregierung wird dabei gewiß nur allein dem, mit den Hoffnungen und Wünſchen der genannten Landestheile zuſammenfallenden Landesintereſſe Rechnung tragen und den Planen derer keinen Vorſchub leiſten, welche, von localen Rückſichten und Vorurtheilen befangen, einigen abgelegenen, aber in der Ueberſchätzung für wichtige Handelsplätze ausgegebenen Städtchen am Main zu Liebe, das diesſeitige Landesintereſſe bei der Beſtimmung der Zugslinie fraglicher Eiſenbahn zum Opfer gebracht, und die letztere aus der belebten und fruchtbaren Mitte des Landes an deſſen großentheils verödete und unwirthliche nordweſtliche Grenze, oder gar in das Ausland verlegt wiſſen wollen. Auch werden die inländiſchen Wortführer dieſer Beſtrebungen, wenigſtens bei der badiſchen Regierung, denſelben ſicherlich keinen Eingang dadurch verſchaffen, daß ſie in ihrem unpatriotiſchen Gebahren zu Verbindungen mit dem Auslande ihre Zuflucht nehmen und ſich nicht ſcheuen, bei dem Auslande und vereinigt mit dieſem für die erwähnten, dem diesſeitigen Landesintereſſe entſchieden widerſtreitenden Plane zu agitiren, deßhalb Deputirte an ausländiſche Behörden, ſowie Vertreter zu Verſammlungen abzuordnen, die im Auslande zum Zweck der Durchführung jener Plane abgehalten werden. Uebrigens hat Bayern, nachdem es nun glücklicher- oder unglücklicherweiſe ſeine Weſtbahn von Würzburg aus, ſtatt durch das Mainthal, vielmehr durch den Speſſart nach Aſchaffenburg gebaut hat, auch gar nicht das beſondere Intereſſe, welches ihm eingeredet wird, daran, daß die von Heidelberg nach Würzburg projectirte Bahn gerade über Miltenberg und Wertheim geleitet werde. Denn die ebenerwähnte Bahnlinie, wenn ſie insbeſondere mit einer dann wohl nicht ausbleibenden Flügelbahn von Miltenberg durch das Mainthal nach Aſchaffenburg in Verbindung gebracht wird, läuft mehr oder weniger auf eine Correction der leider nun einmal durch den Speſſart und nicht durch das Mainthal fortgeführten bayeriſchen Weſtbahn hinaus, und würde

Digitized by Google

deßhalb voraussichtlich eine Concurrenzbahn der Speßartbahn schaffen, die ohnedies schon sich einer besonderen Frequenz nicht erfreut. Es läßt sich daher wohl annehmen, daß Bayern mehr nur den localen Wünschen seiner Städte Miltenberg und Amorbach, deren Interessen freilich durch die Erbauung der Speßartbahn nicht gefördert wurden, bei Befürwortung des Plans, die Trace fraglicher Bahn über Miltenberg und Wertheim nach Eberbach zu führen, zum Organe dient und auf Andrängen der deßfalls angefachten Agitation seine Verwendung eintreten läßt, als daß es dabei ein irgendwie erhebliches, selbstständiges Staatsinteresse verfolgt; oder daß es höchstens durch ein Festhalten der Mainlinie bei seinen Verhandlungen mit Baden von diesem anderweite Concessionen, als etwa die den badischen Interessen ganz und gar zuwiderlaufende Anlage einer Eisenbahn von Bruchsal nach Speyer oder von Karlsruhe nach Winden (bei Landau) zu erlangen trachtet.

Liegt nun auch hiernach gewiß die Gefahr ferne, daß die Stimmen, welche in der Oeffentlichkeit dem Projecte, die Odenwälder Bahn von Eberbach aus in der angegebenen Richtung nach Würzburg zu leiten, das Wort reden und demselben mitunter selbst in bezahlten Parteischriften Geltung zu verschaffen oder dafür Propaganda zu machen suchen, auf die Entschließungen der großherzoglichen Regierung auch nur den geringsten Einfluß zu äußern vermögen; läßt sich vielmehr unterstellen, daß die letztere eher den Bau einer Eisenbahn von Heidelberg nach Würzburg vorerst aufgibt und sich lieber entweder zur Zeit mit einer von der badischen Süd-Nordbahn bei Langenbrücken und bei Heidelberg in zwei Bahnsträngen auslaufenden, in Waibstadt sich aber mit einander vereinigenden, von hier dann nach Neckarelz verlaufenden, und von letzterem Orte aus mit der württembergischen Staatsbahn bei Heilbronn in Verbindung tretenden Eisenbahn begnügt; oder aber, daß die großherzogliche Regierung es eher vorzieht, den Anschluß der Odenwälder Bahn an die bayerische Westbahn der Zukunft zu überlassen, und dieselbe von

Heidelberg aus zunächst nur bis Tauberbischofsheim oder bis Königshofen in Bau und Betrieb zu nehmen, als daß sie zur Ausführung des verfehlten Projects, die Odenwälder Eisenbahn von Eberbach über Miltenberg und Wertheim nach Würzburg zu führen, die Hand bietet: so könnten doch jene Stimmen immerhin den Erfolg haben, daß sie die öffentliche Meinung irre führten.

Dieser Eventualität gegenüber wollen wir bei dem Herannahen der Stunde der Entscheidung über das Schicksal des Gedankens der Anlage einer Eisenbahn von Heidelberg nach Würzburg noch einmal einen unbefangenen Blick auf das badische Eisenbahnnetz überhaupt werfen, die große Wichtigkeit und Bedeutung einer Heidelberg-Würzburger Eisenbahn hervorheben, auf ihren Zusammenhang mit den schon im Betriebe befindlichen badischen Staatseisenbahnen hinweisen, und zugleich den von der Natur begründeten Verhältnissen und Ansprüchen auf Bedachtnahme bei der Wahl der Zugsrichtung ihr gutes Recht wahren.

Mag das vorliegende Schriftchen diese Aufgabe auch nur unvollkommen lösen, so wird doch die wohlgemeinte Absicht des Verfassers, sich dem in Frage stehenden großartigen Unternehmen nützlich zu erweisen, und zu demselben einen, wenn auch sehr kleinen Baustein beizutragen, kaum verkannt werden; und dürfte daher wenigstens diesem Schicksale, das einen früheren literarischen Versuch desselben Verfassers traf und diesem selbst keine Rosen brachte, der vorwürfige Versuch wohl entgehen.

Digitized by Google

I.

Das badische Eisenbahnnetz, wenn sich überhaupt bei der eigenthümlichen Beschaffenheit unseres Großherzogthums, als eines schmalen langgestreckten Grenzlandes, von einem specifisch badischen Eisenbahnnetze reden läßt, ist in Folge der bemerkten geographischen Lage und Beschaffenheit unseres Landes schon von der Natur vorgezeichnet, und diese Verhältnisse bieten den Eisenbahntechnikern nur noch einen kleinen Spielraum für abweichende Plane und Entwürfe dar.

Als Hauptstamm ergibt sich nämlich von selbst eine der Längenachse unseres Heimathlandes entsprechende, das gesegnete Rheinthal und mit ihm den größten, schönsten und reichsten Theil unseres Großherzogthums von Süd nach Nord durchziehende Linie, deren südliche Spitze Haltingen resp. Basel, und deren nördliche Spitze Mannheim bildet. Dem Bau dieser **Süd-Nordbahn**, welcher durch ihre Fortsetzung nach Frankfurt und von da nach dem ferneren Norden sowie nach Nordosten beziehungsweise bis zur Nord- und Ostsee, zugleich ihre europäische Bedeutung gesichert war, gebührte natürlicher Weise die Priorität vor jeder anderen Bahn des Landes; sie ist auch längst gebaut und im Betriebe.

Dieser Bahnstamm würde sich dann, dem natürlichen Zuge des Landes und seiner Interessen folgend, sowie von allen localen Gesichtspunkten sich freihaltend, im Süden da wo das Land in die Breite geht und von West nach Ost sich ausdehnt, und zwar vom Mittelpunkte des Oberlandes, nämlich von Freiburg aus zugleich nach Osten fortgesetzt, und würde, die Mitte dieses Länderstrichs durchziehend, die Richtung auf Constanz als den süd-östlichen Endpunkt des Landes sowie

Digitized by Google

als den Schlüssel des Verkehrs nach der östlichen Schweiz und Italien genommen haben; während er andererseits im Norden, dort wo das Land, auch hier mehr in die Breite gehend, die nördliche Richtung verläßt und nach Nordosten zu verläuft, von Heidelberg aus, und zwar gleichfalls mitten durch den betreffenden Landestheil ziehend, seine Fortsetzung, und bei dem nur eine kleine Strecke von der nordöstlichen Landesgrenze entfernten Würzburg seinen Anschluß an die bayerische Westbahn erhalten würde.

Nach diesem aus der Natur der Verhältnisse sich für unser Vaterland ergebenden Rahmen seines Eisenbahnnetzes, wodurch auch die Interessen aller Landestheile gleichmäßige Berücksichtigung fänden, würde also, von Karlsruhe aus betrachtet, der Hauptstamm der badischen Eisenbahn in südlicher Richtung über Freiburg nach Constanz verlaufen sein, von Freiburg aus aber ein, dem Hauptstamme an Bedeutung nicht nachstehender Ast nach Basel sich abgezweigt haben; und derselbe andererseits in nördlicher und später nordöstlicher Richtung über Mannheim resp. Heidelberg und Mosbach nach Würzburg sich hinziehen, zugleich aber von Mannheim oder Heidelberg aus ein weiterer, auch hier dem Hauptstamme an Bedeutung mindestens gleichstehender, ebenso wie der Ast von Freiburg nach Basel vorzugsweise einen internationalen Verkehr vermittelnder Ast sich abzweigen und in der ursprünglichen nördlichen Richtung nach Frankfurt fortsetzen.

II.

Was nun die Ausführung unserer **Süd-Ostbahn**, oder einer Bahn in der Richtung von Freiburg nach Constanz angeht, so ließen die Terrainverhältnisse die Fortsetzung der Bahn in der angegebenen Richtung von Freiburg aus nicht zu; es mußte deßhalb auf der Süd-Nordbahn ein anderer, für die Süd-Ostbahn geeigneter Ausgangspunkt gesucht werden. Die meisten glaubten ihn in Offenburg mit der Zugsrichtung durch das Kinzig-

Digitized by Google

thal, andere aber in Basel mit der Zugsrichtung durch das Rheinthal gefunden zu haben. Lange schwebte das Zünglein in der Waage; endlich entschied man sich dafür, von der südlichen Spitze der Nord-Südbahn die Süd-Ostbahn ausgehen zu lassen und sie von Basel aus durch das Rheinthal in der Richtung nach Constanz zu leiten. Sie ist jetzt bis Waldshut vollendet und im Betriebe. Wird dieselbe von Waldshut aus auf dem rechten Rheinufer durch das Rheinthal selbst weiter fortgesetzt, so müssen wohl auch die letzten Illusionen über den Bau einer Kinzigthalbahn schwinden, so ungern sich auch Manche von Jahre lang genährten und dadurch theuer gewordenen Hoffnungen und Wünschen trennen mögen. Denn eine badische Bahn von Basel über Schaffhausen nach Constanz und dann wieder eine solche von Offenburg nach Constanz würden doch unbestreitbar nichts anderes, als parallel verlaufende Concurrenzbahnen sein, von denen namentlich die erstere, bereits theilweise gebaute Bahn durch den Bau einer Kinzigthalbahn sehr erheblich beeinträchtigt werden müßte, und, obschon Schaffhausen durch die Rheinfallbahn über Winterthur mit Zürich und Rorschach bereits in einer Eisenbahnverbindung steht, doch mehr oder weniger auf die Vermittelung eines nicht einmal sehr belebten Binnenverkehrs voraussichtlich würde beschränkt werden. Wie nun die Dinge liegen, so kann es gerade nicht für ein Unglück gelten, daß die in diesem Frühjahre mit Vertretern der Schweiz über die Weiterführung unserer Süd-Ostbahn von Waldshut aus gepflogenen Unterhandlungen vorläufig zu keinem Resultat geführt haben, nachdem die von Baden über Jestetten nach Schaffhausen (durch das Wangenthal) in Vorschlag gebrachte Zugsrichtung bei den Vertretern der Schweiz keinen Anklang fand, und von dieser Seite jener Linie eine andere, kostspieligere und schwierigere, aber mehr das Gebiet des Cantons Schaffhausen durchziehende Zugsrichtung entgegengestellt ward. Denn es blieb dadurch noch Zeit dafür übrig, reiflich in Erwägung zu ziehen, ob es nicht am Ende den Interessen Badens,

Digitized by Google

ja selbst Deutschlands — nachdem die Erfahrungen des letzten Winters auch Stoffe zu strategischen Bedenken gegen die Verlegung der Bahn an die Grenze des Landes, sowie insbesondere aber gegen die, wenn auch nur auf eine kurze Strecke stattfindende Leitung derselben durch Schweizergebiet geliefert haben — entsprechender wäre, die fragliche Bahn, mit völliger Umgehung des Schweizerbodens, von Waldshut aus durch das Wutachthal herauf bis etwa nach Blumberg oder auch noch weiter nord-östlich bis nach Leipferdingen oder selbst bis nach Geisingen zu führen, und von hier aus entweder über Thengen und Singen oder über Engen und durch das Aachthal den kürzesten Weg nach Constanz einzuschlagen. Bei der Wahl dieser Zugslinie bliebe auch noch einer von Offenburg durch das Kinzigthal über Villingen und Donaueschingen bis Blumberg oder bis zu einem der beiden andern genannten Orte geleiteten, hier mit der Basel-Waldshuter Schienenstraße sich vereinigenden, und mit dieser vereinigt weiter nach Constanz verlaufenden Eisenbahn eine Zukunft gesichert, indem auf diese Weise beiden Bahnen oder Bahnstrecken der Charakter von Concurrenzbahnen benommen wäre, und durch einen wohl bald bei Villingen oder Donaueschingen erfolgenden Anschluß der württembergischen obern Neckarthalbahn (deren Bau, und zwar vorerst der Strecke von Plochingen bis Reutlingen bereits in Angriff genommen ist, und zwar mit einem Eifer, welcher es in sichere Aussicht stellt, daß diese Bahnstrecke schon im Herbste 1858 dem Verkehre übergeben werden kann) an den durch das Kinzigthal geführten nördlicheren Theil oder Arm unserer Süd-Ostbahn die Frequenz der Strecken von Donaueschingen nach Offenburg, und von Donaueschingen nach Waldshut resp. Basel, sowie von Donaueschingen nach Constanz sehr beträchtlich gesteigert werden müßte. Auch wird jetzt die badische Regierung sich wohl kaum dazu herbeilassen oder sich doch wenigstens nicht sonderlich beeilen, die abgebrochenen Unterhandlungen wegen Weiterführung der Eisenbahn

Digitized by Google

von Waldshut nach Schaffhausen wieder aufzunehmen, nachdem mittlerweile unter dem 26. August d. J. badischer Seits mit der schweizerischen Nordostbahngesellschaft ein Uebereinkommen abgeschlossen wurde, welches die Ueberbrückung des Rheins bei Waldshut und die Erbauung einer Verbindungsbahn zwischen Waldshut und Turgi (Brugg) sichert. Da durch diese Bahn der eiserne Schienenweg von Waldshut aus einerseits über Baden, Zürich, Rapperswyl und Sargans mit der über Chur, Disentis, Bellinzona und Como verlaufenden Luckmanierbahn in Verbindung tritt, beziehungsweise seine Fortsetzung nach Mailand, Turin und Venedig erhält, und andererseits auch eine Eisenbahnverbindung zwischen Waldshut und Genf sowie Lyon über Aarau, Bern, Yverdun und Morges hergestellt wird, so liegt für Baden weiter kein Interesse vor, daß auch noch eine Eisenbahnverbindung zwischen Waldshut und Schaffhausen in's Leben gerufen wird. Nach Abschluß der Convention vom 26. August d. J. insbesondere dürfte nämlich eine solche Verbindung den badischen Interessen vielmehr geradezu widerstreiten, weil durch die Fortsetzung der Eisenbahn von Waldshut nach Schaffhausen einmal die in Aussicht gestellte Bedeutung von Waldshut als eines wichtigen Knotenpunktes unseres Verkehrslebens im Süd-Osten abgeschwächt würde, und weil sodann nicht minder eine unmittelbare Verbindung unserer Eisenbahn mit Schaffhausen dem der Stadt Constanz ihrer Lage nach gebührenden Antheile am Weltverkehre, sowie der wichtigen Stellung, welche diese Stadt insbesondere in der Vermittelung des Verkehrs zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien einzunehmen schon von der Natur berufen ist, Eintrag thun müßte, und welche Stellung ihr — auch nachdem unsere Süd-Ostbahn schon bei Waldshut einen Anschluß an das Eisenbahnnetz der Schweiz und vermittelst dieses an jenes von Italien und Südfrankreich erhalten haben wird — doch nicht verkümmert würde, vielmehr immer noch verbliebe; wofern nämlich außer bei Basel, auch noch in Offenburg

Digitized by Google

von unserer Süd-Nordbahn ein Bahnstrang ausliefe, beide sich dann, mit völliger Umgehung des Schweizergebiets überhaupt und der Stadt Schaffhausen insbesondere, in Blumberg oder Geisingen zu unserer Süd-Ostbahn vereinigten, solche dann nach Constanz weiter geführt, und von hier aus diese Bahn noch über Romanshorn nach Rorschach ihre Fortsetzung erhalten, hier aber sie sich an die nach Süden, sowie nach Westen ziehenden Schweizerbahnen anschließen würde.

III.

Ehe wir nun auf eine nähere Betrachtung unserer dritten Landesbahn, nämlich der Nord-Ostbahn, eingehen, mögen hier noch einige Bemerkungen über die Fortsetzung unserer Süd-Nordbahn und über den Anschluß anderer Bahnen an dieselbe Platz greifen.

Der natürlichste Anschlußpunkt der Main-Neckarbahn an unsere Süd-Nordbahn wäre wohl sicherlich die nördliche Spitze der letzteren, nämlich Mannheim gewesen, was sich als erste Handelsstadt des Landes noch besonders dazu eignete, oder doch das mehr auf geradem Wege liegende Heidelberg, welches durch seine Lage, seine Bedeutung und alle seine Verhältnisse einen natürlichen Sammelplatz der Verkehrsströmungen Süddeutschlands bildet und daher zu einem Knotenpunkt dort zusammenlaufender eiserner Schienenstraßen, die jetzt den Verkehr auf dem Festlande unseres Erdtheils großentheils vermitteln, vorzugsweise berufen ist. Wie der seiner Zeit über die sich wirklich oder vermeintlich kreuzenden Interessen beider genannten Städte, sowie nicht minder unseres Landes und der betheiligten Nachbarstaaten heftig entbrannte Kampf vermittelt ward, ist noch in frischer Erinnerung; ob glücklich oder unglücklich, mag dahin gestellt bleiben. Jedenfalls sind die Nachtheile, die man aus dieser Vermittelung für Mannheim fürchtete, nur theilweise eingetreten, und das Ausland (beziehungsweise Frankfurt und Darmstadt) hat die Früchte nicht geerndtet, welche es für

sich aus einer Ausschließung Mannheims von einer unmittelbaren Theilnahme an dem durch die Main-Neckarbahn vermittelten Verkehrsleben erhofft hat; wobei Mannheim insbesondere auch seine Verbindung mit der von Ludwigshafen über Forbach und Metz nach Paris, sowie mit der von ersterem Orte nach Mainz geführten Eisenbahn zu Statten kam und kömmt, indem es dadurch sich glücklich aus der Sackgasse herausarbeitete, in die es zu gerathen Gefahr lief.

Bei dem Anschlusse nach Westen galt es von jeher als ausgemachte Sache, daß derselbe über Kehl, als der von alter Zeit her dem Verkehre von Süddeutschland mit Frankreich dienenden Aus- und Eingangspforte, stattfinden müsse, welche Ueberzeugung auch alsbald der Erbauung eines Bahnastes von Appenweier nach Kehl Eingang verschaffte. Auch in der unter dem 2. Juli d. J. zwischen Baden und Frankreich wegen Erbauung von Brücken über den Rhein abgeschlossenen Uebereinkunft wurde die Wichtigkeit und Bedeutung der Linie Kehl-Straßburg für den Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich dadurch anerkannt, daß nach Art. II jener Uebereinkunft unverzüglich bei Kehl eine feste Brücke über den Rhein zur Erleichterung und Erweiterung der beiderseitigen internationalen Verkehrsbeziehungen erbaut werden soll. Nicht dieselbe Einmüthigkeit waltete aber bei der Frage über die Wahl des Punktes oder der Punkte ob, an welchem oder an welchen die württembergische Bahn von Osten her sich an unsere Süd-Nordbahn anschließen solle. Nach jahrelangen Erörterungen darüber, ob der Anschluß in Heidelberg oder in Durlach, oder an beiden Orten zugleich erfolgen solle, nahm man auch hier wieder am Ende seine Zuflucht zu einer Vermittelung, um die einander widerstreitenden und sich kreuzenden gegenseitigen Landesinteressen auszugleichen, verließ die alte Verkehrslinien und schuf eine neue Verkehrsstraße von Bruchsal nach Bietigheim. Schon jetzt aber treten dieser neugeschaffenen Verkehrslinie gegenüber die alten, auf die Seite gesetzten Linien wieder in den Vordergrund, und gibt

sich neuerdings ein Bestreben kund, deren naturgemäßen Rechten wieder Geltung zu verschaffen. Namentlich zeigt es sich, daß der Anschluß bei Bruchsal wohl zu weit nördlich gegriffen ward und daß der Umweg über Bruchsal dem Verkehre auf der Route Paris-Wien nicht förderlich ist, vielmehr störend auf denselben einwirkt, woher es kommt, daß den Interessen Badens entschieden abholde Stimmen schon einer von Kehl auf geradestem Wege nach Ulm zu führenden Bahn das Wort reden. Die deßfallsigen Erfahrungen auf der Linie Durlach-Bruchsal-Bietigheim erheischen, da der Verkehr auf einer großen Weltstraße, wie die von Paris nach Wien ist, auf die Dauer solche, durch Umwege (die überdies im vorliegenden Falle beseitigt werden können) hervorgerufene Hemmungen und Störungen nicht erträgt, Abhülfe, und diese wird wohl auch eine von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker verlaufende Bahn gewähren. Denn wird auch diese einerseits einen lebhaften Binnenverkehr mit der ersten Industriestadt unseres Landes vermitteln, so wird sie doch zugleich andererseits die noch weit wichtigere Aufgabe einer schon jetzt als nothwendig sich darstellenden Correction der Linie Durlach-Bruchsal-Bietigheim erfüllen. Eine von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker geleitete Eisenbahn wird freilich der Frequenz auf der Bahn von Bruchsal nach Mühlacker erheblichen Abbruch thun, und ebenso wird eine von Heidelberg über Neckarelz nach Heilbronn geführte Bahn den Verkehr auf der ganzen Bahnlinie von Bruchsal nach Bietigheim voraussichtlich noch weiter in einer Weise mindern, daß diese Bahn mit der Zeit mehr oder weniger ihre ursprüngliche Bedeutung verlieren und als nahezu überflüssig erscheinen dürfte. Die Stadt Bruchsal hat in Vorahnung der Möglichkeit, daß die Bruchsal-Bietigheimer Bahn von einem solchen, auch die Interessen genannter Stadt gefährdenden Schicksale ereilt werden könne, demselben jüngst damit zu begegnen gesucht, daß sie eine Denkschrift ausarbeiten ließ, in welcher dem Ankauf des Theils der bemerkten Bahn,

Digitized by Google

welcher auf badischem Gebiete liegt, aber gleichwohl württembergisches Staatseigenthum ist, durch die badische Regierung das Wort geredet, und worin zugleich Bretten sogar als Ausgangspunkt der Odenwälder Eisenbahn, oder die Leitung dieser Bahn von Bretten aus über Eppingen, Rappenau und Mosbach nach Würzburg empfohlen wird.

Endlich haben sich auch noch namentlich in Bayern und Württemberg Stimmen erhoben, die bald die Erbauung einer Bahn von Bruchsal nach Speyer, bald den Bau einer solchen von Karlsruhe nach Winden (bei Landau) im Anschlusse an die von Ludwigshafen nach Straßburg geführte Bahn befürworten und die eine oder andere Bahn als besonders vortheilhaft für Baden darstellen; allein, haben wir überhaupt Ursache, bei der Anlage von Querbahnen auf der Hut zu sein, so könnte gewiß nimmermehr für unser Großherzogthum eine Bahn Vortheile bringen, welche dasselbe gerade da, wo es mitunter am schmälsten ist, quer durchschnitte, und auf welcher zum nicht geringen Nachtheile der Frequenz auf den Strecken unserer Bahn von Bruchsal nach Mannheim und von Karlsruhe nach Kehl, Reisende und Güter auf dem allerkürzesten Wege aus unserem Lande nach den über Straßburg und Nancy, sowie über Ludwigshafen und Metz nach Paris führenden Bahnen, und ebenso wieder von diesen Bahnen durch unser Land nach Osten befördert würden.

IV.

Die Erörterung unserer dritten Landesbahn, nämlich der **Nord-Ostbahn** wollen wir mit einem Rückblicke auf die verschiedenen Phasen einleiten, welche der Gedanke des Baues dieser Bahn durchlief, bis er zur That heranreifte.

Die erste Anregung, welche vor etwa 9 Jahren erfolgte, redete einer Eisenbahnverbindung zwischen Heilbronn und Aschaffenburg über Mosbach und Miltenberg das Wort und empfahl einen Anschluß an diese

Digitized by Google

Bahn von Wiesloch oder Heidelberg her bei Neckarelz, wurde aber weder von württembergischer, noch von bayerischer Seite weiter gefördert, obschon eine solche Bahn von einer nur 21 Stunden betragenden Länge der württembergischen Hauptbahn eine naturgemäße Fortsetzung gegeben und solche auf dem kürzesten Wege mit dem Maine, sowie mit den eisernen Straßen Mitteldeutschlands, beziehungsweise mit Frankfurt verbunden haben und dem Baue dieser Bahn überdies ein sehr günstiges Terrain zur Seite gestanden sein würde. Württemberg zeigte sich überhaupt dem Gedanken einer Fortsetzung seiner Staatsbahn von Heilbronn aus in nordwestlicher Richtung entschieden abgeneigt, wiewohl es schon durch die einstweilige Vorschiebung seiner Bahn in dem Neckarthale über Neckarsulm, Wimpfen und Gundelsheim bis zu dem nur 5½ Stunden von Heilbronn entfernten Neckarelz wohl allen Verkehr aus dem Neckarthale bis in die Gegend von Eberbach, aus dem Baulande, dem Odenwalde und selbst aus dem Tauberthale an sich gezogen, seiner Hauptbahn zugeführt und zugleich der von ihm nur als Seitenbahn behandelten Strecke Heilbronn-Bietigheim eine erhöhte Bedeutung verliehen haben würde.

Später wurde insbesondere von Mosbach aus der kühnere Plan einer freilich kostspieligeren, längeren und schwieriger auszuführenden Eisenbahn von Wiesloch über Mosbach nach Würzburg mit Vorliebe aufgegriffen und um so lebhafter verfochten, als diesen, vorzugsweise das badische Interesse vertretenden Bestrebungen eine die Mitte des Unterrheinkreises nur auf eine Strecke von 7 bis 8 Stunden quer durchschneidende Heilbronn-Aschaffenburger Bahn nicht genügen konnte und nicht genügte.

Diesen neueren Plan eignete man sich dann vor etwa 1½ Jahren in Heidelberg an, jedoch mit der Modification, daß man für einen Anschluß an die badische Staatsbahn in Heidelberg entschieden in die Schranken trat und einen solchen bei Wiesloch nachdrücklich bekämpfte. Dabei gab man zugleich den Bestrebungen

Digitized by Google

für das Zustandekommen einer Eisenbahn in der gedachten Richtung durch die Constituirung eines Comités Einheit und Halt und gewann in dem badischen Centralblatt ein Organ, welches mit Eifer und Ausdauer für die Erreichung des vorgesteckten Zieles thätig ward. Ein unleugbares Verdienst des Comités in Heidelberg ist und wird es bleiben, daß es die schon von Mosbach aus für fragliches Unternehmen angefachte Agitation wach erhielt, daß es die Theilnahme dafür weiter weckte und die Erkenntniß über die Wichtigkeit, sowie über die Ausführbarkeit desselben förderte.

Zu diesen 2 Projecten haben sich neuerdings noch ein drittes und selbst ein viertes gesellt: nämlich einmal der Vorschlag, die Odenwälder Bahn von Heidelberg über Eberbach und Amorbach nach Miltenberg zu leiten und sie von hier über Wertheim nach Würzburg zu führen; sodann aber auch noch der weitere Vorschlag, die fragliche Bahn zwar von Würzburg aus nach Mosbach zu führen, von hier aus jedoch mit ihr den Weg über Neckarzimmern, Rappenau und Eppingen einzuschlagen und sie bei Bretten oder Bruchsal an die württembergische Verbindungsbahn beziehungsweise an unsere Süd-Nordbahn anzuschließen, zugleich aber auch noch zwischen der so verlaufenden Hauptbahn eine Bahnverbindung mit Heidelberg durch eine von Rappenau über Sinsheim und durch das Elsenzthal nach Heidelberg zu erbauenden Seitenbahn herzustellen. Das letzte Project wird wohl kaum Beifall finden, weil die Zugsrichtung über Rappenau viel zu weit nach Süd-Osten abschweifen und dadurch die Linie nach Heidelberg ganz zweckwidrig beträchtlich verlängert würde.

V.

Den Endpunkt der badischen Süd-Nordbahn bildet gegen Norden und insbesondere in der Richtung nach der nordöstlichen Fortsetzung des Landes zu, Heidelberg, wenn auch schon die Süd-Nordbahn von hier aus in nordwestlicher Richtung sich noch bis Mannheim fort-

Digitized by Google

setzt. Heidelberg stellt sich demnach auch als natürlichen Ausgangspunkt für unsere dritte Landesbahn (Nord-Ostbahn) um so mehr dar, als es durch seine Lage und durch alle seine sonstigen Verhältnisse schon von der Natur zu einem Sammelplatz der süddeutschen Verkehrsströmungen geschaffen, zur Zeit auch durch die von Mannheim, beziehungsweise Ludwigshafen, von Karlsruhe und von Frankfurt dort bereits zusammentreffenden Bahnen als einer der wichtigsten Knotenpunkte in dem Eisenbahnnetze Süddeutschlands erscheint, und als ferner das ganze badische Hinterland bis hinauf an die bayerische Grenze vorzugsweise mit Heidelberg und Mannheim in vielfachen Verbindungen und näheren Verkehrsbeziehungen steht.

Die Wahl der auch in Vorschlag gebrachten, an der Süd-Nordbahn gelegenen Station Wiesloch zum Ausgangspunkt für unsere Nord-Ostbahn würde sich gewiß über kurz oder lang als eine verfehlte ergeben, wenn vielleicht auch selbst der Bau von Wiesloch bis Meckesheim weniger schwierig und damit wohlfeiler sein sollte, als der Bau von Heidelberg über Neckargemünd und Bammenthal nach Meckesheim, und wenn überdies auch die Verknüpfung unserer Süd-Nord- mit unserer Nord-Ostbahn, vom badischen Standpunkte aus betrachtet, bei Wiesloch vortheilhafter als bei Heidelberg dadurch erscheinen sollte, daß, im Vergleiche zu dem Anschlusse bei Heidelberg, jener bei Wiesloch dem Verkehre auf unserer wichtigsten Landesbahn, auf der Süd-Nordbahn, vielleicht eine erhöhte Frequenz und Influenz von Seiten der Nord-Ostbahn in Aussicht stellt. Denn einmal würde man eben auch hier wieder zum Nachtheile einer alten natürlichen Linie die Zugsrichtung des Verkehrslebens ändern und modificiren, und würde auf eine neugeschaffene Linie den Verkehr künstlich hinüberleiten, was ohne Noth um so weniger geschehen sollte, als auch der Verkehr sich nicht immer aus seinen natürlichen und gewohnten Bahnen verdrängen und auf neue, dem natürlichen Zuge des Verkehrs nicht folgende Bahnen transferiren läßt; und als

Digitized by Google

wir bereits aus den Erfahrungen über die mit dem Auslande vereinbarten Eisenbahnanschlüsse die Lehre ziehen können, daß das Aufgeben und Verlassen natürlicher Anschlußpunkte keinen Segen bringt, und auch hierbei mit halben Maßregeln und für den Augenblick befriedigenden Vermittelungen entgegengesetzter Interessen am Ende nicht geholfen ist. Sodann aber darf bei Festsetzung des Anschlusses der badischen Nord-Ostbahn an die Süd-Nordbahn wohl auch billig Bayern und Württemberg eine Stimme eingeräumt werden. Daß jedoch auch den Interessen dieser Staaten nur ein Anschluß bei Heidelberg entspricht, bedarf wohl nur der Hinweisung, daß Bayern bei Ausmündung unserer Nord-Ostbahn in Würzburg sich durch diese Bahn auf dem kürzesten Weg die allernächste und schnellste Verbindung mit seinem jenseits des Rheins gelegenen Landestheile beziehungsweise mit Ludwigshafen zu sichern Bedacht nehmen muß, und daß auch Württemberg, bei der Fortsetzung seiner Bahn von Heilbronn aus durch das Neckarthal und bei deren Anschluß an unsere Nord-Ostbahn in Neckarelz, worauf es alle Verhältnisse hinführen, gegründete Ursache hat, einer solchen Zugsrichtung unserer Nord-Ostbahn Eingang zu verschaffen, welche ihm ohne allen zu vermeidenden Umweg die schnellste Verbindung des Endpunktes seiner Süd-Nordbahn mit Heidelberg und damit zugleich seiner ersten Handelsstadt mit dem Rheine und mit dem Stapelplatze Mannheim gewährt. Versteht es sich auch von selbst, daß Baden, und mit seiner Regierung zugleich jeder patriotisch gesinnte Badener, bei Feststellung des Anschlusses der Odenwälder Eisenbahn an unsere Nord-Südbahn den Vortheil des eigenen Landes nicht aus dem Auge läßt, ihn vielmehr in den Vordergrund stellt, und daher insbesondere badischer Seits bei der fraglichen Anschlußfrage darauf Bedacht genommen wird, den Verkehr von der Nord-Ostbahn auf unsere Nord-Südbahn herüberzuleiten und zu verhindern, daß zum Nachtheil unserer schon im Betriebe befindlichen Bahn von Heidelberg nach Kehl die Linie

Digitized by Google

Heidelberg-Ludwigshafen-Forbach-Metz einen Vorsprung und damit einen Vorzug vor der Linie Heidelberg-Karlsruhe-Kehl-Nancy auf dem Wege vom Oberrhein nach Paris erlangt und daß in Folge davon Reisende und Güter, welche die Nord-Ostbahn unserem Lande zuführt, allzurasch ihm wieder über Heidelberg und Mannheim entführt werden: so würde durch einen Anschluß bei Wiesloch oder am Ende gar in Bretten oder in Bruchsal das bemerkte diesseitige Landesinteresse doch wohl nur unvollkommen gewahrt werden; zugleich würden aber allgemeinere und nicht minder wichtige Interessen eines Personen- und Gütertransportweges von europäischer Bedeutung zum Opfer gebracht werden, und die fragliche Bahn Gefahr laufen, ihr ursprüngliches Ziel ganz zu verfehlen. Es läßt sich daher vielleicht der Vorschlag hören, von Waibstadt zwei Bahnstränge nach unserer Nord-Südbahn auslaufen zu lassen, und den einen in Langenbrücken, den anderen in Heidelberg an dieselbe anzuknüpfen. Denn dadurch würde allen Interessen Rechnung getragen und namentlich unserer Nord-Südbahn der ihr gebührende Antheil an dem durch unsere Nord-Ostbahn vermittelten Verkehre gesichert werden, indem bei dem Umstande, daß die Entfernung von Waibstadt über Sinsheim nach dem 6 Stunden oberhalb Heidelberg gelegenen Langenbrücken nur 5 Stunden beträgt, während es von Waibstadt durch das Schwarzbach- und Elsenzthal nach Heidelberg 6 Stunden sind, eine von Waibstadt auch noch über Sinsheim und Eichtersheim nach Langenbrücken geführte Bahn die Verkehrsströmung von unserer Nord-Ostbahn auf unsere Nord-Südbahn hinüberleiten und namentlich der Route Langenbrücken-Karlsruhe-Kehl-Straßburg-Nancy vor jener von Heidelberg über Ludwigshafen und Metz den Vorzug verschaffen müßte. Auch würde für die Anlage einer Bahn von Waibstadt über Sinsheim und Eichtersheim nach Langenbrücken noch sprechen, daß sich auf dieser Strecke bereits seit Decennien ein lebhafter Verkehr bewegt, indem sich seither schon der Verkehr in Aglasterhausen

Digitized by Google

in der Richtung nach Heidelberg einen Theils, und in der Richtung nach Langenbrücken beziehungsweise Karlsruhe andern Theils, von einander schied; und sodann auch, daß die Linie Waibstadt-Langenbrücken die kürzeste wäre, auf der die bemerkten Vortheile für unsere Nord-Südbahn gewonnen werden könnten, ohne daß zugleich die günstigen Aussichten, welche der Odenwälder Eisenbahn ein Anschluß in Heidelberg eröffnet, in Frage gestellt würden.

Wie einerseits Heidelberg als natürlicher Ausgangspunkt für die Nord-Ostbahn erscheint, so ist dasselbe andererseits mit Würzburg als dem Endpunkte dieser Bahn der Fall. Denn bei Würzburg nähert sich unserer Grenze die bayerische Eisenbahn von Hof, sowie von Nürnberg her über Bamberg, und ein Anschluß unserer Nord-Ostbahn an das bayerische Bahnnetz bei Würzburg gewinnt noch dadurch an Werth, daß eine Bahn von Prag über Pilsen nach Nürnberg und ebendahin von Regensburg aus bereits in Angriff genommen ist; daß der Bau einer von Nürnberg direct nach Würzburg über Fürth und Windsheim verlaufenden Bahn so gut wie beschlossene Sache ist; daß an einer Bahn von Gunzenhausen nach Ansbach schon gebaut wird, die sich wohl bald nach Norden weiter fortsetzen und insbesondere an die von Nürnberg auf geradem Weg nach Würzburg geführt werdende Bahn anschließen wird; und daß endlich auch, der von Eisenach über Meiningen und Coburg nach Lichtenfels im Bau begriffenen Werrabahn nicht zu gedenken, der Bau einer Rhönbahn oder einer Bahn von Bebra nach Schweinfurt beschlossen ist, und eine solche von Meiningen nach Gemünden oder eine Bahn von Meiningen mit einem Anschlusse an die Rhönbahn oder auch über Kissingen nach Schweinfurt projectirt wird.

VI.

Welche Zugsrichtung die Nord-Ostbahn übrigens zwischen den beiden angegebenen Endpunkten nimmt,

Digitized by Google

und ob sie dieses oder jenes Städtchen, dieses oder jenes Städtchen, dieses oder jenes Dorf berührt, ist wohl sicherlich von sehr untergeordnetem Interesse, wenn auch in dieser Beziehung schon seit Jahren ein förmliches Wettrennen um die Geltendmachung und Wahrung localer Interessen in der vaterländischen Presse stattgefunden hat; die Hauptsache wird hier wohl die sein, daß die fragliche Bahn, so weit möglich, den betreffenden Landestheil **mitten** durchzieht, die kürzeste, sowie zugleich die bevölkertste Linie einschlägt, Terrainschwierigkeiten aus dem Wege geht, und daß man nebenbei auf mögliche Anschlüsse von Seitenbahnen Bedacht nimmt resp. solche zu erleichtern sucht.

Die Wahl der kürzesten Linie für unsere Nord-Ostbahn ist durch die hohe Bedeutung derselben für den internationalen oder Transitverkehr geboten. Denn es bedarf doch wohl nur eines Blickes auf die Eisenbahnkarte, um zu erkennen, daß eine von Würzburg nach Heidelberg führende Eisenbahn ein sehr beachtenswerthes Glied in der Kette von eisernen Straßen bilden wird, welche den europäischen Continent durchzieht und jetzt den Verkehr dieses Welttheils vorzugsweise vermittelt. Indem bemerkte Bahn nämlich den Reisenden aus Böhmen, Sachsen, Thüringen und Franken auf dem kürzesten Wege nach den wichtigsten Knotenpunkten des süddeutschen Eisenbahnnetzes und an die Ufer des Oberrheins, sowie umgekehrt führt, wird durch sie zugleich eine Lücke in dem großen europäischen Eisenbahnnetze ausgefüllt, und insbesondere ein bis jetzt fehlendes Verbindungsglied zwischen den Eisenbahnen Mittel- und Süddeutschlands hergestellt werden. Noch mehr als die Rücksicht auf den Personenverkehr verlangt aber jene auf den Güterverkehr die Wahl der kürzesten Linie, weil dessen Erträgnisse auf den meisten Bahnen ⅔ des Bruttoertrages bilden, die Handelswelt aber genau rechnet und bei der heutigen Concurrenz den Zeitverlust und Mehraufwand nicht leicht erträgt, die durch einen, wenn auch nur wenige Stunden betragenden Umweg veranlaßt werden. Abgesehen von dieser allge-

Digitized by Google

meinen Bedeutung unserer Nord-Ostbahn ist aber gewiß auch der Binnenverkehr, den dieselbe vermitteln, anregen, beleben und kräftigen wird, nicht gering anzuschlagen, wenn man in Betracht zieht, daß die Bahn den Personen- und Güterverkehr mindestens auf 5 bis 6 Stunden Entfernung nach beiden Seiten hin an sich ziehen, also einerseits das Gebiet bis Hirschhorn, Eberbach, Amorbach und Wertheim, andererseits bis Eppingen, Wimpfen (die von hier nach Waibstadt in Anregung gebrachte Zweigbahn würde nur ohne Noth die Frequenz auf der Strecke Jartfeld-Neckarelz-Waibstadt schwächen!), Krautheim und Mergentheim in ihren Rayon fallen wird und fallen muß. Denn auch ein Theil des angrenzenden Württemberg wird diesem natürlichen Zuge seines Schicksals nicht entgehen, wie sehr man sich dort auch von einer gewissen Seite gegen Annahme der Vortheile spreizt — in der württembergischen Kammer hat z. B. der Abgeordnete Ziegler ausgesprochen, die wohlwollende württembergische Regierung werde es gewiß nicht zugeben, daß der Bezirk Mergentheim mit seinen Verkehrsverhältnissen in das Ausland gedrängt werde — welche durch eine von Heidelberg nach Würzburg geführt werdende Bahn auch einzelnen Bezirken Württembergs längst seiner Nord-Westgränze nahegelegt werden. Denn auch dem entschiedensten schwäbischen Particularpatriotismus, der freilich mehr oder weniger nur für eine Bahn auf schwäbischer Erde Sympathien hat, wird es kaum gelingen, dieselbe vom „Auslande" abzudämmen oder durch eine chinesische Mauer abzuschließen. Dabei gönnen wir übrigens von ganzem Herzen unseren sonst guten Nachbarn im Schwabenlande die Ausführung ihrer Hohenloher Bahn, die wohl nicht mehr in Frage steht, nachdem die württembergische Regierung den Bau einer Bahn von Heilbronn über Oehringen, Künzelsau und Crailsheim mit einem Anschlusse an die bayerische Bahn bei Wassertrüdingen, nebst einer von Crailsheim über Hall, Gaildorf, Aalen und Heidenheim nach Lonsee zu führenden Seitenbahn beschlossen hat und den Kammern eine

Digitized by Google

deßfallsige Vorlage noch im Laufe des kommenden Winters machen wird; auch von ihr über den Anschluß bei Wassertrüdingen bereits mit Bayern ein Uebereinkommen erzielt worden ist! Eine erhebliche Concurrenz wird diese Hohenloher Bahn unserer s. g. Odenwälder Bahn nicht bereiten, da es von Nürnberg über Wassertrüdingen, Crailsheim, Oehringen, Heilbronn nach Heidelberg oder Bruchsal weiter oder mindestens eben so weit ist, als ebendahin von Nürnberg über Windsheim, Würzburg und Mosbach.

Die wohlbegründeten Hoffnungen auf die Prosperität einer Heidelberg-Würzburger Eisenbahn werden auch noch durch die Aussichten erhöht, daß der Anschluß von Seitenbahnen an diese Hauptbahn wohl nicht lange auf sich warten lassen wird, dadurch aber noch weitere erhebliche Frequenzen der letzteren werden zugeführt werden. So wird gewiß Württemberg nicht lange säumen, die sich darbietende Gelegenheit zu ergreifen, um aus seiner Sackgasse in Heilbronn endlich herauszukommen und den nahen, sowie seinen Interessen entsprechenden Anschluß bei Neckarelz zu bewirken, welcher seine Hauptbahn nach der einen Richtung mit Heidelberg und nach der andern mit Würzburg auf dem kürzesten Wege verbindet. Sodann aber hat auch gewiß eine Bahn von Seckach über Bödigheim, Buchen, Amorbach und Miltenberg Chancen für sich, zumal wenn solche bis Aschaffenburg, was durch die dort theils schon jetzt, theils in Bälde zusammenlaufenden Bahnen von Würzburg, Hanau resp. Frankfurt und Darmstadt ein sehr wichtiger Knotenpunkt Mitteldeutschlands zu werden verspricht, fortgesetzt wird, und wenn man diese Bahn wieder mit der bis Neckarelz herunterreichenden württembergischen Hauptbahn in Verbindung bringt.

Endlich eröffnet sich auch noch die Aussicht, daß entweder die von Gunzenhausen nach Ansbach im Bau begriffene Bahn über Rothenburg, Creglingen und Mergentheim, oder aber die von Nürnberg über Windsheim nach Würzburg verlaufende Bahn von Uffenheim oder Aub aus über Weikersheim und Mergentheim mit der

Digitized by Google

Zeit eine Abzweigung, und von Mergentheim aus eine Fortsetzung durch das gesegnete Tauberthal, mit dem Anschlusse dort an die Heidelberg-Würzburger Bahn, wohl selbst bis Wertheim erhalten werde; eine Bahn, die dann insbesondere der letzteren Stadt, welche nun einmal durch ihre geographische Lage an den Vortheilen einer Heidelberg mit Würzburg verbindenden Bahn einen unmittelbaren Antheil nicht nehmen kann, eine glänzendere Zukunft eröffnen dürfte, wofern namentlich Wertheim kräftig genug sein sollte, eine stehende Brücke über den Main zu erbauen.

VII.

Verfolgen wir indessen auch im Detail die Zugslinien, die für die Trace der Heidelberg-Würzburger Bahn in Vorschlag gebracht worden sind, so sind jetzt die Männer vom Fache ziemlich einig darüber, daß unsere Nord-Ostbahn von Heidelberg aus durch das Neckarthal nach Neckargemünd, von hier durch das Elsenzthal über Bammenthal, Mauer und Meckesheim, sodann durch das Schwarzbachthal über Eschelbronn, Neidenstein, Waibstadt und Helmstadt, von da über Dautenzell, Asbach, Obrigheim (mit Ueberbrückung des Neckars), Neckarelz, von hier durch das Elzthal über Mosbach, Dallau, sodann über Auerbach, Oberschefflenz, Seckach, Zimmern, Osterburken, von da aber durch das Kirnauthal über Rosenberg und Hirschlanden nach Eubigheim weiter zu führen sei; und zwar wird diese Linie allseitig als die zweckmäßigste deßhalb anerkannt, weil solche die wenigsten Schwierigkeiten des Terrains darbietet, die kürzeste (um 3—4 Stunden kürzer als die Mainlinie) ist, und weil sie sodann auch noch die volkreichsten (die oben aufgeführten, unmittelbar von der Bahn berührten Orte allein zählen mit den weiter unten folgenden mehr als 30,000 Einwohner) und wohlhabendsten Gegenden durchzieht.

Zwar ist man in Eberbach bemüht, der Leitung der Bahn von Neckargemünd aus durch das Neckarthal nach Mosbach Eingang zu verschaffen, und der dortige

Handelsstand hat eine eigene Denkschrift ausarbeiten lassen, in deren Verfasser er einen beredten Fürsprecher des gedachten Projects gefunden haben dürfte. Allein haben sich auch in Eberbach beträchtliche Kapitalien eingebürgert, und haben dort nicht minder Handel so wie Industrie lebensfrische Blüthen angesetzt, so wird doch kaum den deßfallsigen Wünschen der genannten Stadt willfahrt werden können, wenn auch schon die Fahrt auf einer von Neckarelz aus über Eberbach durch das Neckarthal ziehenden Eisenbahn gewiß mit weit mehr Annehmlichkeiten verknüpft wäre, als eine solche auf einer von Neckarelz über Waibstadt nach Heidelberg verlaufenden Bahn. Denn einmal würde es eine sehr schwierige und kostspielige Sache werden, durch das auf der Strecke von Neckarelz bis Heidelberg vorzugsweise enge und gewundene Neckarthal eine Eisenbahn zu erbauen; sodann aber gingen auf diese Weise auch die Vortheile verloren, welche unserer Nord-Südbahn eine weitere Verknüpfung derselben mit unserer Nord-Ostbahn durch Leitung eines zweiten Bahnstranges von Waibstadt über Sinsheim nach Langenbrücken sichern würde, wenn man nicht etwa zu diesem Behuf eine eigene Bahn von Neckarelz aus über Waibstadt nach Langenbrücken mit einem nicht geringen Kostenaufwand erbauen wollte, der dadurch überdieß sehr beträchtlich gesteigert würde, daß der Bau einer zweiten Brücke bei Neckarelz nöthig fiele, indem eine Neckarelz-Eberbacher Bahn auf dem rechten Neckarufer fortgeführt werden müßte und erst bei Neckargemünd solche über den Neckar geleitet werden könnte. Indessen wird ja immerhin die s. g. Odenwälder Eisenbahn auf ihrem obenerwähnten Zuge sowohl bei Neckargemünd als bei Neckarelz der Stadt Eberbach so nahe kommen, daß die von ihr erhofften Vortheile und ersprießlichen Wirkungen auch dieser Stadt zu Statten kommen werden, namentlich wenn der langjährige und wohlbegründete Wunsch derselben in Erfüllung geht, daß eine Straße von Gerach aus durch das Neckarthal nach Diedesheim (Neckarelz) erbaut werden möchte.

Digitized by Google

Von Wertheim aus macht man zu Gunsten der Mainlinie die eigene Handelsgröße geltend, und spricht der Linie durch das Schwarzbach-, das Elzthal und das Bauland alle Lebensfähigkeit ab, weil sie nur durch ackerbautreibende Landschaften führe. Der Verfasser, der für seine Person den Wünschen unserer Mainstadt nicht widerstrebt, ihnen vielmehr gerne entgegenkäme, wenn sie mit den Interessen des Landes vereinbar wären, ist nicht genau darüber unterrichtet, in welchem Umfange die Handels- und Schifffahrtsthätigkeit Wertheims sich seither bewegt hat, welche Resultate in dieser Beziehung der dortige Hafenplatz aufzuweisen hat, welche Fülle von Kapitalien und welchen Unternehmungsgeist, kurz welche natürliche Elemente und Anlagen zu einem bedeutenden Handelsplatz und zu einem damit innig verwebten gesunden, regsamen, commerciellen Leben, das zugleich eine Quelle der Wohlfahrt des ganzen badischen Hinterlandes werden könnte und befruchtend auf dasselbe zurückwirken würde, die Stadt Wertheim in sich schließt; allein einmal beschäftigt sich, sicherem Vernehmen nach, auch die Handelsthätigkeit Wertheims vorzugsweise nur mit dem Export von Landesprodukten und Getreide insbesondere, das es aus dem Taubergrunde und aus dem Gaue bezieht; sodann aber kommt es dem Handel doch wohl nicht zu, mitleidig oder gar verächtlich auf die Landwirthschaft herabzusehen. Denn die letztere ist selbst einem lebensvollen Handel gegenüber ebenbürtig, und eine Bevorzugung des Gebiets des Handels vor jenem der Landwirthschaft bei der Bestimmung der Zugslinie unserer Nord-Südbahn könnte auf Billigung keinen Anspruch machen, weil durch ein solches Verfahren die Stellung nicht gewürdigt würde, welche die Cultur des Bodens (zumal nach dem Aufschwunge, den neuerdings alle Zweige der Landwirthschaft genommen haben) im volkswirthschaftlichen Leben der Gegenwart einnimmt, und weil dasselbe auf eine Verkennung der Wahrheit hinausliefe, daß insbesondere auch in dem Länderstriche, der zwischen Heidelberg und Würzburg liegt, der Ackerbau

Digitized by Google

die Lebensader des Nationalwohlstandes bildet. Der Handel liegt übrigens auch im Baulande nicht brach, nur erhält er seine Artikel weniger aus der Hand der Industrie und Fabrikation, als vielmehr unmittelbar aus der Hand der Production selbst. Als Thatsache können wir in dieser Beziehung anführen, daß aus dem Amtsbezirke Adelsheim allein jährlich für 400,000 bis 450,000 fl. Weizen, Spelz, Gerste und Hafer, so wie 2000 Malter Reps verkauft werden; daß im genannten Bezirke 23 Mahlmühlen im Betriebe sind, deren Eigenthümer zum Theil einen schwunghaften Mehlhandel betreiben, und von denen allein einer in Adelsheim mit seinem Associé 50,000—60,000 Centner Mehl jährlich nach Karlsruhe, Bruchsal, Heidelberg und Mannheim verführt; daß in demselben Bezirke einige Oel- und Holzschneid- sowie 2 Gypsmühlen und ein Eisenhammer im Gange sind; daß die Viehhändler in Sennfeld, Adelsheim und Merchingen wöchentlich 70—90 Stück Ochsen nach Heidelberg, Mannheim und Frankfurt auf den Markt bringen; daß die sehr rührigen Handelsleute in Merchingen, dessen Cataster ein Gewerbssteuerkapital von mehr als 250,000 fl. aufweist, jährlich 2500—3000 Ctr. Wolle aufkaufen und wieder absetzen; und daß endlich die letzteren auch einen lebhaften Handel mit Leinwand, Leder, Rauhhäuten, Kupfer und Eisen treiben.

Kommen wir, nach dieser Abschweifung, auf unsere Haltstation Eubigheim zurück, so soll von hier aus nach dem einen Projecte die Bahn über Uiffingen, Wölchingen, Borberg, Schweigern, Schüpf, Sachsenflur, Königshofen, Gerlachsheim und Grünsfeld weiter geführt; nach dem anderen Projecte aber über Buch am Ahorn, Brehmen, Gissigheim, Königheim und Tauberbischofsheim, und von hier über Werbach, Werbachhausen und Wenkheim nach Würzburg geleitet werden. Würden sich dem Baue einer Eisenbahn von Wenkheim nach Würzburg nicht mehr Schwierigkeiten des Terrains entgegenstellen, als dies auf der Strecke von Grünsfeld nach Würzburg der Fall ist, so wäre wohl dem letzteren

Projecte der Vorzug einzuräumen, weil auf diese Weise das gesegnete untere Tauberthal mit der beachtenswerthen Amtsstadt Tauberbischofsheim in die Bahnlinie fiele, diese wichtigste und reichste Stadt zwischen Mosbach und Würzburg aber einen tüchtigen Mittelpunkt für das ganze Verkehrsleben im Taubergrunde abgeben, und weil durch die Leitung der Hauptbahn über Werbach und Wenkheim sich diese zugleich dem Mainthale und insbesondere der früheren Kreisstadt Wertheim (welche durch die bayerischen Bahnen auch noch den Verkehr verloren hat, der sich früher auf der Landstraße von Augsburg nach Frankfurt über Dinkelsbühl, Mergentheim und Wertheim als der kürzesten Linie zwischen den genannten beiden Handelsstädten bewegte) wenigstens bis auf 4 Stunden nähern würde, wodurch auch billigen Wünschen von dorther Rechnung getragen wäre.

In das Herz des Odenwaldes selbst, der von der Tagespresse bald zu einem zweiten Sibirien, bald zu einem zweiten Irland gestempelt wird, würde unsere s. g. Odenwälder Eisenbahn zwar nicht eindringen; allein sie rückte ihm doch auf der ganzen Linie von Mosbach bis Eubigheim beziehungsweise Königheim so nahe, daß ihre Segnungen auch dem eigentlichen Odenwalde sich mittheilten, und in Folge dieser wohlthätigen Einwirkungen unausbleiblich über kurz oder lang eine Umgestaltung seiner verkommenen Zustände müßte herbeigeführt werden. Denn durch die Nähe der fraglichen Eisenbahn und durch das von derselben vermittelt werdende rege Verkehrsleben wird gewiß auch der in Gewerbe und Landwirthschaft großentheils stabile und mit Zähigkeit noch am alten Schlendrian hängende Bewohner des Odenwaldes unwillkürlich von seiner Scholle aufgerüttelt und, über seine enge Grenze hinaus, dem Weltverkehre zugeführt werden. Hat derselbe dann aber bessere Zustände kennen gelernt und seinen Gesichtskreis erweitert, so wird er voraussichtlich sowohl mehr Befähigung und Strebsamkeit erlangen, seine eigene materielle Wohlfahrt zu steigern, als auch für eine

Digitized by Google

höhere intellectuelle Bildung sich mehr Empfänglichkeit aneignen und dieser selbst zugänglicher werden.

VIII.

Auf die Frage endlich: Wer übernimmt den Bau und Betrieb unserer Nord-Ostbahn? trägt der Verfasser kein Bedenken zu antworten: der Staat, und zwar deßhalb, weil, Dank den Manen des Höchstseligen Großherzogs Leopold sowie seines treuen und erleuchteten Dieners, des Ministers Winter, bis jetzt der badische Staat das wichtigste Verkehrsmittel der Neuzeit, insoweit es sich um unser Vaterland handelt, in seiner starken Hand vereinigt hat und vereinigt hält; weil er dadurch das Land vor den Nachtheilen des nur auf den Verlust anderer sich gründenden Börsenspiels und vor den Schattenseiten des damit in Verbindung stehenden Schnellreich- und Schnellarmwerdens bisher glücklich bewahrt hat; weil die Eisenbahnen eine von Tag zu Tag steigende Bedeutung für das ganze Staatsleben gewinnen und zugleich eine immer reichlicher fließende Finanzquelle werden; weil es sich hier um eine Haupt- und nicht um eine Seitenbahn handelt; weil man mit Recht vorzugsweise in die Solidität des Baues und in die Sicherheit des Betriebes der Staatsbahnen Vertrauen setzt, und endlich bei dem großen Credit, dessen sich der badische Staat unter der ausgezeichneten Verwaltung seiner Finanzen erfreut, das ganze zum Bau erforderliche Kapital voraussichtlich in wenigen Wochen auf dem Wege der Subscription beschafft und, was wohl von nicht geringem Werth wäre, die deßfallsigen Obligationen vorzugsweise im Inlande in festen Händen untergebracht sein würden.

Allein, obschon die Bauwürdigkeit unserer Nord-Ostbahn sowohl vom Inlande als vom Auslande anerkannt ist, und man außer in einem Theile von Schwaben, nur noch etwa in Frankfurt, wo man gerne den ganzen mitteldeutschen Verkehr an sich reißen und weiter nach Süden leiten möchte, von den Bestrebungen um das

Digitized by Google

Zustandekommen unserer Nord-Ostbahn sich nicht besonders angenehm berührt findet; obschon ferner voraussichtlich mit dem Tage der Eröffnung dieser Bahn die Morgenröthe einer neuen Aera in den dem Weltverkehre fortan erschlossenen Länderstriche unseres Vaterlandes anbrechen wird, und ein wohlthätiger Umschwung der ökonomischen, volkswirthschaftlichen, sowie der socialen Zustände der betreffenden Gegenden dadurch wird herbeigeführt werden; obschon sodann noch die Kräfte unserer Staatsfinanzen sich in erfreulicher Weise wieder gehoben, und diese Nord-Ostbahn an Wichtigkeit und Bedeutung unseren beiden andern, schon auf Staatskosten erbauten oder noch im Bau begriffenen Landesbahnen wohl nicht nachsteht: so scheint doch in einflußreichen Kreisen mitunter eine entschiedene Abneigung dagegen obzuwalten, die Nord-Ostbahn auf Staatskosten zu erbauen und in Betrieb zu nehmen, sowie ihr in dieser Beziehung die gleiche Berechtigung wie den beiden andern Landesbahnen zuerkennen zu wollen. Indessen erlaubt sich doch der Verfasser als entschiedener Anhänger der Staatseisenbahnen, in denen er die Staatsdomänen der Zukunft erblickt, für die Erbauung auch dieser Landesbahn auf Rechnung des Staates das Wort zu ergreifen und diesen Vorschlag mit Folgendem noch näher zu begründen:

Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist eine Staatsangelegenheit, und zwar eine der allerwichtigsten. Denn sie sind die Civilisationslinien der neueren Zeit, auf denen sich vorzugsweise der Weltverkehr, und jener der einzelnen Länder bewegt; welche die Vermittler des geistigen sowie des materiellen Lebens der Menschen sind, und welche dadurch in alle Lebensverhältnisse und Lebensbeziehungen der Staatsangehörigen tief eingreifen, und deßhalb einen mächtigen Einfluß auf das ganze Staatsleben äußern. In richtiger Vorahnung dieser großen Zukunft der Eisenbahnen hat auch schon im Februar 1838 der Minister Winter den Vertretern des Landes in seinem, dieses größten unserer Staatsmänner würdigen Regierungsprogramme zu dem Gesetzentwurf über

Digitized by Google

die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze, den bestimmten Entschluß der Regierung kundgethan, die Eisenbahnen der Staatsgesammtheit zu erhalten und daher den Bau und Betrieb der Süd-Nordbahn auf Staatskosten zu übernehmen. Seine Worte:

„Gegen die Herstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften erheben sich täglich mehr und mehr Bedenken, und es wäre darum höchst unräthlich, bei der für das gesammte Land so hohen Wichtigkeit der herzustellenden Bahn jetzt einen Schritt zu thun, der sehr leicht verderblich werden könnte und der sich jedenfalls ohne große Opfer nicht mehr ändern ließe"—

finden gewiß jetzt, nach nahezu 20 Jahren, ihre volle Anwendung auch auf unsere Nord-Ostbahn, zumal als sich nach den inzwischen bei uns und anderwärts gemachten Erfahrungen das System der Erbauung der Eisenbahnen auf Staatskosten als das richtigere und für das ganze Staatsleben ersprießlichere bewährt hat, und ebenso auch der finanzielle Erfolg dieses Systems als vollkommen gesichert gilt, ja selbst ein glänzender genannt zu werden verdient. Denn von Jahr zu Jahr steigen die Einnahmen der Staats- wie der Privat-Eisenbahnen, und die ersteren, welche großentheils bereits 6 Procent und mehr ertragen, bilden sich zu immer reichlicher fließenden Finanzquellen aus, so daß sie schon jetzt als ergiebige Domänen erscheinen, deren Reichhaltigkeit dort, wo sie der Staat in seiner Hand ausschließlich festhält und zeitgemäß bewirthschaftet oder ausbeutet, wohl ehe ein halbes Jahrhundert vergeht, die finanziellen Kräfte der Staaten sehr beträchtlich steigern und dadurch den Bedürfnissen derselben sowie den, in Folge des mit der fortschreitenden Cultur complicirter werdenden Baues der Staaten fortwährend im Wachsen begriffenen Staatsbudgets in einer Weise zu statten kommen wird, daß wohlthätige Rückwirkungen auf die Steuergesetzgebungen der betreffenden Staaten wohl nicht ausbleiben werden.

Daß sich durch den Bau und Betrieb unserer drei Landesbahnen auf Rechnung des Staats der Aufwand

Digitized by Google

für Eisenbahnen beträchtlich erhöhen, beziehungsweise, daß dadurch die Eisenbahnschuld wachsen würde, versteht sich wohl von selbst. Allein es müßte doch wohl zur Beruhigung deßfallsiger Bedenken die Aussicht dienen, daß andererseits der Aufwand für Straßenbauten über kurz oder lang aus dem Staatsbudget verschwinden oder derselbe sich doch sehr bedeutend ermäßigen würde. Denn sind einmal unsere drei Landesbahnen ausgebaut und fällt dann das ganze badische Land in den Rayon derselben, so haben auch die Landstraßen ihre Bedeutung als die seitherigen Träger und Vermittler des großen Verkehrs verloren, und sie erscheinen dann nur noch als Kanäle und Zufuhrstraßen der Staatsbahnen, welche ihnen die frühere Aufgabe abgenommen haben und solche in viel vollkommenerem Maße lösen. Es werden deßhalb auch im Falle des Ausbaues unseres Eisenbahnnetzes mit Recht unsere Landstraßen aufhören, Anstalten des Staates zu sein, und sich theils in Bezirks-, theils in Kreisstraßen verwandeln; wie auch bereits ja durch eine, mit landesherrlicher Genehmigung erlassene Ministerialverordnung vom 1. Nov. 1855 eine Anzahl von in Eisenbahngebieten gelegenen, seitherigen Staatsstraßen aus unserem Staatsschiffe als Ballast über Bord geworfen und, jedoch unter Wahrung der Staatsaufsicht, den betreffenden Gemeinden und Bezirken zur ferneren Unterhaltung zugewiesen worden sind.

Spricht nun das Angeführte wohl einleuchtend für die Nothwendigkeit oder doch mindestens für die Zweckmäßigkeit der Erbauung unserer Nord-Ostbahn auf Staatskosten und ermuntert dazu auch noch der neuere Vorgang in unserem Nachbarlande Württemberg, daß dort Regierung sowie Stände den bestimmten Entschluß ausgesprochen haben, das dortige Eisenbahnnetz nur auf Rechnung des Staats zu vervollständigen und auszubauen — in Württemberg, mit dessen Finanzkräften doch die unsrigen wohl füglich die Vergleichung aushalten, so ist auch der dermalige Stand des Geldmarktes zur Ausführung beregten Unternehmens ein günstiger. Denn wenn auch schon im Augenblicke alle

Börsenplätze Europa's unter dem Drucke der vielen vorhandenen Schwindelpapiere leiden, der Disconto überall eine ungewöhnliche Höhe erreicht hat, und — nachdem der Credit mobilier und andere mit großem Eclat angekündigte Schöpfungen des Agiowuchers und der Speculationswuth mit all ihrer Herrlichkeit sowie dem vielgepriesenen Glücke, das sie über die Erde ausschütten sollten, gleich Seifenblasen auseinanderplatzen — die Krankheit unserer Zeit, sich ohne Arbeit (der allein lauteren Quelle des Reichthums) auf Kosten Anderer große Reichthümer zu sammeln und damit von Genuß zu Genuß zu eilen, hier in das Stadium einer Geld-, dort in das einer Handelskrisis, und an einem dritten Orte selbst in jenes einer finanziellen Krisis vorzurücken scheint und darin Heilung sucht (Krisen, welche außer den empfindlichen Verlusten, die sie herbeiführen, doch gewiß auch die wohlthätige Folge haben werden, daß viele von jener Krankheit und der von ihr hervorgerufenen, zügellos fortschießenden, dadurch alles Maß überschreitenden, nun aber sich Hals über Kopf überstürzenden Speculationsgier sowie von dem damit verbundenen Schwindelhandel mit Werthspapieren und fictiven Werthen, der wie ein ansteckendes Fieber um sich griff, gründlich und nachhaltig werden geheilt werden, und daß zugleich der Speculation die ruhige Ueberlegung und ein besonnenes Maßhalten wiederkehren, damit aber die Speculation überhaupt sowie insbesondere jene auf dem Gebiete des Geld- beziehungsweise des Werthspapierenhandels in solidere Bahnen zurückgeführt werden wird): so sind doch dadurch, daß sich die Nachfragen nach Darleihen auf Hypotheken sehr vermindert haben und vieles Geld in den letzten Jahren der landwirthschaftlichen Production zuströmte, sowohl Stiftungen als Privaten, welche nicht dem Agiogewinn nachgehen, vielfach in Verlegenheit, ihre Kapitalien angemessen placiren zu können, und harren auf eine passende Gelegenheit zu einer soliden, wenn auch nur eine mäßige Rente abwerfenden Anlage von Geldern. Es steht daher zu erwarten, daß, im Falle unsere

Digitized by Google

hohe Staatsregierung auf dem Wege der Subscription (welcher Weg für Staatsanleihen sich besonders deßhalb empfiehlt, weil er ein weiteres inniges Band zwischen Staat und Staatsangehörigen knüpft, und eine gewisse Solidarität zwischen beiden begründet) das erforderliche Geld für den Bau fraglicher Bahn anzuleihen sich entschließt, ihr bei einer etwa zum Preis von 95 fl. per Hundert erfolgenden Emittirung von 4procentigen, halbjährlich verzinslichen Obligationen, und bei einigem Eifer für die Sache Seitens der großh. Obereinnehmereien und ihrer Untererheber, im Laufe weniger Monate mehr Kapitalien zufließen und ihr vorzugsweise von den eigenen Staatsangehörigen zur Verfügung gestellt werden, als sie zum Ausbau unseres Eisenbahnnetzes bedarf; ja vielleicht in einem Umfange, der die Consolidirung der ganzen Eisenbahnschuld ermöglichte, wenn solche für zweckmäßig erachtet werden sollte.

Wir schließen daher gerade jetzt, wo die Stunde der Entscheidung darüber naht, ob der Staat oder eine Privatgesellschaft den Bau unserer Nord-Ostbahn übernehmen wird, mit dem Wunsche, daß der badische Staat, wie er die Süd-Nordbahn ausgebaut und die Süd-Ostbahn bereits theilweise erbaut hat, so auch den Bau der Nord-Ostbahn übernehmen und vollenden, und auch dieses großartige Werk wie schon so manches andere, von der Regierung unseres ebenso hochherzigen als thatkräftigen durchlauchtigsten Großherzogs Friedrich „der spätesten Nachkommenschaft Zeugniß davon geben möge, was in einem Lande, das seine Bevölkerung nur nach Hunderttausenden zählt, gleichwohl wechselseitiges Vertrauen zwischen Fürst und Volk — was Einigkeit hervorzubringen vermag!“

Sollte aber die großh. Regierung sich, aus gewiß triftigen Gründen, zur Uebernahme des Baues nicht entschließen können, so wäre es doch wohl jetzt und ehe uns noch Württemberg mit seiner hohenloher Bahn überflügelt, an der Zeit, daß eine vaterländische Gesellschaft ein Unternehmen, dem alle natürlichen Verhältnisse und alle Chancen der Prosperität zur Seite stehen

Digitized by Google

und das dem einheimischen Kapitale ein reichlich lohnendes Feld für seine Thätigkeit zu werden verspricht, da die Hand nimmt und rasch zur Ausführung bringt; inmit nicht am Ende noch der fragliche Eisenbahnbau ausländischer Speculation überlassen werden muß, welche, mehr nach raschem Gewinn strebend und die wirklichen Erträgnisse der Bahn nicht abwartend, wohl die ausgegeben werdenden Obligationen mehr zu einem Börsenpapier stempeln, sich desselben mit möglichst hohem Agio wieder entledigen und dann mit gefüllten Taschen dem ganzen Unternehmen den Rücken kehren dürfte. Eine vaterländische Gesellschaft wird sich aber bald zusammengeschaart und die nöthige Kapitalien-Association zu Stande gebracht haben, wenn man namentlich in der ersten Handelsstadt des Landes, deren Interessen fraglicher Eisenbahnbau sehr nahe berührt, demselben eine regere Theilnahme, als seither zuwendet, und insbesondere die Vortheile würdigt, welche sich zumal nach der auch dort in Aussicht genommenen Herstellung einer festen Brücke über den Rhein von einer directen Eisenbahnverbindung Mannheims mit Nürnberg erwarten lassen.

Hat sich in diesem Frühjahre eine vaterländische Gesellschaft für die Production und den Handel von Tabak zusammengefunden und hat man ihr in wenigen Tagen mehr als das Dreifache des erforderlichen Kapitals dargeboten, so fehlt es doch wohl in unserem schönen und gesegneten Vaterlande, das schon nach wenigen Jahren von den schweren Wunden, die ihm ein schmählicher Aufstand geschlagen, wieder geheilt war, und dessen Landwirthschaft, Handel und Gewerbfleiß neuerdings lieblich aufblühen, auch nicht an Kräften, die fähig und unternehmend genug wären, ein weit gemeinnützigeres Werk auf gemeinschaftliche Rechnung auszuführen; und ebensowenig an Kapitalien, die sich befruchtend einem Unternehmen zuwenden würden, dessen Rentabilität überdies vom Staate garantirt wird.

Digitized by Google

35

Schluß.

Leben wir indeſſen der freudigen Hoffnung, daß ſich die großh. Staatsregierung das Baues und Betriebes unſerer Nord-Oſtbahn nicht entſchlägt, und begrüßen wir in der jetzt in Angriff genommenen Errichtung eines Staatstelegraphen von Heidelberg bis Tauberbiſchofsheim einen erfreulichen Vorboten dafür, daß mit dem Beginne des wiedererwachenden Frühlings unſere hohe Regierung auch Hand an die Ausführung der ſo lange erſehnten ſogen. Odenwälder Bahn werde legen laſſen!

Erfüllt ſich aber auch dieſe liebliche Ausſicht, ſo mögen doch die Bewohner der betreffenden Gegenden ſich nicht durch die neue Verkehrsſtraße verleiten laſſen, irdiſchem Gewinn allein nachzueilen, und der Loſung unſerer Tage: „Geld erworben, nur Geld! wenn du kannſt, auf rechtmäßige Weiſe; wenn nicht, auf jedem anderen Wege!“ folgend, nur im Gelderwerb ſowie im Genuß der Güter dieſer Erde das Glück des Lebens zu ſuchen; ſondern mögen mit der Steigerung ihrer äußeren Wohlfahrt und ihres Wohlſtandes auch das Wachsthum und Gedeihen ihres religiöſen und ſittlichen Lebens gleichen Schritt halten, und mögen die jetzige ſowie die kommenden Generationen bei aller Vervollkommnung und Verſchönerung ihres irdiſchen Daſeins, doch ſtets der erhebenden Lehre eingedenk bleiben, daß alle unſere Werke in der Zeit nur ein ausgeſtreuter Samen für die Ewigkeit ſind!

Digitized by Google

3 JY61